Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8289**
19. Wahlperiode 13.03.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Christoph Meyer, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Stopp des Vergabeverfahrens Lkw-Maut zur Gründung eines neuen Staatsunternehmens Toll Collect

Die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 15. Januar 2019, das Vergabeverfahren von Toll Collect einzustellen, und damit Toll Collect entgegen früherer Aussagen nicht zu reprivatisieren, führt zur Gründung eines neuen Staatsunternehmens für den Betrieb der Lkw-Maut. Die Grundlage für die Einstellung des Vergabeverfahrens für Toll Collect war nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer in einem den Fragestellern vorliegenden Schreiben vom 15. Januar 2019 die theoretische Neuberechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“ durch KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Das den Fragestellern vorliegende neue 30-seitige Gutachten vom 9. Januar 2019 sieht die Kostenvorteile für den Betrieb der Lkw-Maut bei einer Eigenrealisierung durch den Bund und damit entgegen einer Fremdrealisierung durch einen privaten Betreiber. Es kommt damit zum gegenteiligen Ergebnis wie die den Fragestellern ebenfalls vorliegende 130-seitige ursprüngliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“ vom 29. November 2016. Grund für das neue Ergebnis sollen geringere Effizienzvorteile einer Fremdrealisierung aufgrund des durch den Bund verzögerten Vergabeverfahrens sowie Synergien für den Betrieb von Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe bei einer Eigenrealisierung durch den Bund sein. In Anbetracht von Unklarheiten bezüglich der gesamten Vergabe sowie verschiedener Teilaspekte, etwa möglicher Strafzahlungen an Bieter oder potenziell fahrlässiger vertraglicher Fehler rund um den Stopp des Vergabeverfahrens, ist aus Sicht der Fragesteller eine transparente Aufarbeitung nötig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass auf den Bund Entschädigungszahlungen wegen der Aufhebung des Vergabeverfahrens zukommen?
2. Wenn ja, aus welchem Grund kann sie dies ausschließen, und wenn nein, wie hoch schätzt sie die Entschädigungszahlungen (bitte nach geschätzter Gesamtsumme sowie nach einzelner Zahlung und Empfänger aufschlüsseln)?
3. Wie hoch würde die Entschädigungszahlung an die Bieter nach Schätzung der Bundesregierung ausfallen, wenn eine Klage auf entgangenen Gewinn für einen Bieter erfolgreich ausfallen würde?
4. Wie hoch bewertet die Bundesregierung, ausgehend von der theoretischen Neuberechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“, die Risikokosten für die Entschädigung von Bietern im Vergabeverfahren Lkw-Maut?
5. Gibt es die Absicht, die Untersuchungen des KPMG-Gutachtens regelmäßig am Betrieb von Toll Collect zu messen?
6. Wie viele Subunternehmerverträge hat Toll Collect aktuell, mit welchen Firmen, über welche Leistungen, und was sind die jeweiligen Auftragsvolumen?
7. Welche finanziellen Einsparungen und welche Effizienzgewinne sind nach Kenntnis der Bundesregierung und laut des KPMG-Gutachtens durch die Kündigung bestehender Subunternehmerverträge durch Toll Collect bis zum 28. Februar 2019 möglich?
8. Wie hoch lagen die Effizienzvorteile eines privaten Betreibers für Toll Collect im Verhältnis zur Realisierung durch den Bund in absoluten Zahlen?
9. Inwiefern sieht die Bundesregierung sich selbst in der Schuld, was die Problematik der nicht fristgerecht kündbaren Subunternehmerverträge für und die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung anbelangt (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/gerhard-schulz-innovativ-und-europaeisch-was-mr-maut-mit-toll-collect-vorhat/24016764.html)?
10. Besteht die Möglichkeit, dass das Betreiberkonsortium Toll Collect auch nach 2021 im Auftrag des Bundes weiterführen wird?
11. Inwiefern hat die Einführung eines einheitlichen europäischen Mautsystems (EETS) eine Rolle für die Aufhebung des Vergabeverfahren gespielt?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Probleme bezüglich der Zugriffsrechte auf die Kontrollbrücken von Toll Collect und aller zugehörigen Teile in der Ausschreibung der Lkw-Maut (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/gerhard-schulz-innovativ-und-europaeisch-was-mr-maut-mit-toll-collect-vorhat/24016764.html)?
13. Wieso hat die Bundesregierung die Ausschreibung nicht entsprechend gestaltet, um das Problem der Daten- und Stromleitungen zu vermeiden?
14. Welche Absicherungen hat die Bundesregierung im Haushalt 2019 für ihre geänderte Strategie bei Toll Collect getroffen, und welche Anpassungen des Haushaltes 2019 sowie des Finanzplans beabsichtigt sie vorzunehmen?
15. Wann wurde KPMG bezüglich der Überarbeitung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angesprochen?
16. Wann lag das preisliche Angebot für diese Überarbeitung vor?
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Aufwand für die Fertigstellung der angepassten Vergabeunterlagen?
18. Warum wurden die von den Bietern vorbereiteten Angebote nicht eingeholt?

19. Um wie viel Euro erhöhen sich die Bezüge des früheren Parlamentarischen Staatssekretärs im BMVI, Dr. Gerhard Schulz, in seiner neuen Funktion als Geschäftsführer von Toll Collect, verglichen mit seiner vorherigen Aufgabe?
20. Welche Risiken aus der Ausschreibung zur Infrastrukturabgabe wurden oder werden auf Toll Collect übertragen?
21. Gibt es Hinweise oder Andeutungen aus mit den Bietern zur Toll-Collect-Ausschreibung geführten Gesprächen nach der Aufhebung zur Höhe der zu erwartenden Angebotspreise?
22. Wie hoch waren diese, und was würde das in Zahlen ausgedrückt für die Bewertung und Berechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bedeuten?

Berlin, den 13. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333